# AVIATION

## Transport Services

**Agreement Between the**
**UNITED STATES OF AMERICA**
**and PORTUGAL**

Signed at Lisbon May 30, 2000

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

# PORTUGAL

## Aviation: Transport Services

*Agreement signed at Lisbon May 30, 2000;*
*Entered into force May 9, 2002.*
*With annexes.*

# AIR TRANSPORT AGREEMENT
# BETWEEN
# THE UNITED STATES OF AMERICA
# AND
# THE PORTUGUESE REPUBLIC

The United States of America and the Portuguese Republic, hereinafter called "the Contracting Parties,"

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944; and

Desiring to conclude a new Air Transport Agreement between the United States of America and Portugal, in order to implement their common policy of a market-oriented air transport system,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Portuguese Republic, the National Institute of Civil Aviation and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the National Institute of Civil Aviation;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention"means the Convention on international Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a) any amendment that has entered into force under Article 94 (a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the air space over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic, purposes; and

c) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both;

b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and

c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 4

REVOCATION OF AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Contracting Party, the Contracting Parties' nationals, or both;

b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of the Agreement; or

c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1.b) or 1.c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultations shall commence within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives the request therefor.

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

ARTICLE 5

APPLICATION OF LAWS

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations, shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Contracting Party upon entrance into or departure from, and while within, the territory of the first Contracting Party.

## ARTICLE 6

## SAFETY

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

2. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of a request by one Contracting Party, unless both Contracting Parties otherwise agree. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

## ARTICLE 7

## AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

## ARTICLE 8

## COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation, in accordance with applicable non-discriminatory procedures and administrative requirements, if any.

2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence, and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transportation.

3. Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

4. Each Contracting Party shall grant to any airline of the other Contracting Party the right to convert and remit to its country freely on demand, without restrictions or taxation in respect thereof, in any freely convertible currency, and at any legal rate of exchange applicable on the date the carrier makes the initial application for or initiates remittance, the revenue, in excess of sums locally disbursed, realized through the sale of air transportation and ancillary services.

5. The airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

6. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party;

b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country; and

c) a surface transportation provider of any country;

provided that all airlines or surface transportation providers in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

7. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with appropriate inspection facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and

indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

8. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party (self-handling) or, at its option, select among competing authorized agents for such services in whole or in part. These rights shall be exercised in compliance with the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties on a nondiscriminatory basis. The right to self handle or select among competing authorized agents shall be subject only to constraints resulting from considerations of airport safety and, for the Portuguese side, bases for exemption provided for in European Union Council Directive 96/67/EC and the Portuguese legislation implementing that Directive. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the full costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

## ARTICLE 9

## CUSTOMS DUTIES AND CHARGES

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) regular equipment and aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Contracting Party used in international air transportation;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board; and

d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

## ARTICLE 10

## USER CHARGES

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be

necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## ARTICLE 11

## FAIR COMPETITION

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or of the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational (including congestion) or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operating plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be authorized in an Annex to this Agreement. If a Contracting Party requires such filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of the filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.

## ARTICLE 12

## PRICING

1. Each Contracting Party shall allow prices of air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;

c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support; and

d) protection of airlines from abuses of a dominant position resulting from prices that are unjustifiably low, taking account of the costs to the initiating airline of providing the services or facilities to which they relate, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by:

a) an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or;

b) an airline of one Contracting Party for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country,

including in both cases transportation on an interline or intraline basis, provided that, in the case of services to or from third countries to which Council Regulation (EEC) No. 2409/92 of 23 July 1992, applies on the date that the Agreement is signed, or to which a not more restrictive successor regulation applies, such a price is not specifically prohibited under that Regulation.

4. If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall take appropriate action, consistent with its national law, to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

ARTICLE 13

CONSULTATIONS

Either Contracting Party may, at any time, request in writing consultations on the interpretation, application or amendment of the Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the other Contracting Party receives the request. If the requesting Contracting Party considers that expedited consultations are necessary to address a matter that it considers urgent, such consultations shall begin within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives the request.

ARTICLE 14

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be made by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b) If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty five (45) days of

the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.

5. The tribunal shall, unless otherwise agreed by the Contracting Parties, render a written decision within sixty (60) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. Each Contracting Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

## ARTICLE 15

## COMPARABLE TREATMENT

The United States shall, to the full extent permitted by U.S. law, offer Portuguese carriers the benefit of any U.S. legislation that provides carriers of other European Union member States opportunities in the areas of cabotage and foreign ownership and control of U.S. carriers. The Portuguese Republic shall, to the full extent permitted by Portuguese and European Union law, offer U.S. carriers the benefit of any Portuguese or European Union legislation that provides carriers of any other North American State opportunities in the areas of cabotage and foreign ownership and control of Portuguese carriers.

## ARTICLE 16

## REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## ARTICLE 17

## TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight at the place of receipt of the notice twelve (12) months after the date of the receipt of such notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is

withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 18

AMENDMENTS

1. The Agreement may be amended by written agreement of the Contracting Parties. Amendments shall enter into force on the day on which both Contracting Parties have informed each other by exchange of diplomatic notes that the necessary internal procedures have been completed. Amendments to the Annexes shall be provisionally applied by the Contracting Parties through their aeronautical authorities from the date of signature.

2. If, after entry into force of the Agreement, both Contracting Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be amended to take into account the multilateral agreement.

ARTICLE 19

ENTRY INTO FORCE

The Agreement shall apply provisionally upon signature and shall enter into force on the day on which both Contracting Parties have informed each other through an exchange of diplomatic notes that the necessary internal procedures for entry into force of the Agreement have been completed. Upon entry into force the Agreement shall supersede the Agreement between the United States of America and the Portuguese Republic relating to air transport services, signed at Lisbon December 6, 1945, as amended.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized thereto by the respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Lisbon, on the 30th day of May, 2000, in the English and Portuguese languages, both texts being equally authentic.

FOR THE
UNITED STATES OF AMERICA:

Madeleine Albright

FOR THE
PORTUGUESE REPUBLIC:

Jaime Gama

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Portugal and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Portugal and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Portuguese Republic.

1. From points behind Portugal via Portugal and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order.

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section I

A. Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Contracting Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Contracting Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Contracting Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Contracting Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Contracting Party; (2) to carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Contracting Party's territory, traffic originating in the other Contracting Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with

respect to cargo charters in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Contracting Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Contracting Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Contracting Party performing international charter air transportation originating in the territory of the other Contracting Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Contracting Party. If a Contracting Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Contracting Party to require airlines designated under this Annex by either Contracting Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Contracting Party shall require an airline designated under this Annex by the other Contracting Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Contracting Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Computer Reservations Systems

1. The Contracting Parties recognise that computer reservations systems (CRS) operations are an important aspect of the ability of an airline to compete. Specifically, the Contracting Parties note that CRS operations are regulated at the date of this agreement:

- in Portugal under European Community Regulation 2299/89, 24 July 1989, as amended by European Community Regulation 3089/93, 29 October, 1993, and by European Community Regulation 323/99, 8 February, 1999; and

- in the United States, under 14 CFR 255.

2. The Contracting Parties agree that, consistent with the laws and regulations of the Contracting Parties in effect on the date that this Agreement is signed, the following principles shall be followed with respect to CRS operations in international aviation on a nondiscriminatory basis.

a) CRS's shall have integrated primary displays for which:

(i) information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity, and that apply uniformly to all participating airlines;

(ii) CRS data bases shall be as comprehensive as possible and CRS vendors shall not delete information from their data bases until it has been superseded;

(iii) CRS vendors shall not manipulate information given by participating airlines in a manner which would lead to the provision of inaccurate, misleading or discriminatory information; and the information provided by participating carriers shall be clear and accurate; for example flights where the code displayed is not that of the operating carrier (i.e. code-shares), flights involving a change of aircraft and flights with stops shall be clearly identified as having those characteristics;

(iv) All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the travelling public in either Contracting Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

b) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS for an individual transaction so long as the travel agent makes a request for that display to meet a specific request by a consumer.

c) All airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee shall be permitted to participate in such vendor's CRS. All distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. CRS vendors shall display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

d) CRS vendors of one Contracting Party operating in the territory of the other Contracting Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies

and other subscribers whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Contracting Party, if the CRS complies with these principles.

e) In the territory of one Contracting Party, CRS vendors of the other Contracting Party shall not be subject to more stringent or restrictive requirements, with respect to access to and use of communications facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on the first Contracting Party's own CRS vendors.

f) CRSs in use in the territory of one Contracting Party shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Contracting Party provided that they comply with the standards and laws in force in that territory, which shall be non-discriminatory. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Contracting Party. Owners/operators of CRSs of one Contracting Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Contracting Party, as do owners/operators of that Contracting Party. Airlines and CRS vendors of one Contracting Party shall not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Contracting Party.

## ANNEX IV

### Transitional Provisions

1. The following provisions shall expire on December 31, 2002, or such earlier date as is agreed upon by the Contracting Parties:

a) Charter services - country of origin rules: Notwithstanding the provisions of Annex II, designated airlines of each Contracting Party shall conduct charter operations in accordance with the laws, regulations and rules of the country of origin of the traffic.

2. The following provisions shall expire on December 31, 2003, or such earlier date as is agreed upon by the Contracting Parties:

a) Fifth-freedom rights to certain African countries for U.S. airlines: Notwithstanding the provisions of Annex I, section 1 (A)(1) and the provisions of Annex II, section 1 (A), the airlines of the United States shall not be permitted to exercise local traffic rights between a point or points in Portugal and any point or points in Angola, Cape Verde, Guinea-Bissau, Mozambique, or Sao Tome and Principe;

b) Seventh-freedom rights for all-cargo services for U.S. airlines: Notwithstanding the provisions of Annex I, section 1 (A)(2) and the provisions of Annex II, section 1 (A)(2), the airlines of the United States shall not be permitted to operate all-cargo service or services between Portugal and any point or points under

(i) Annex I, section 1 (A)(2); or

(ii) Annex II, section l (A)(2) where such service does not constitute part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the United States for the purpose of carrying local traffic between the United States and the territory of Portugal; and

c) Seventh-freedom rights for all-cargo services for Portuguese airlines:
Notwithstanding the provisions of Annex I, section 1 (B)(2) and the provisions of Annex II, section 1 (A)(2), the airlines of the Portuguese Republic shall not be permitted to operate all-cargo service or services between the United States and any point or points under

(i) Annex I, section 1 (B)(2); or

(ii) Annex II, section 1 (A)(2) where such service does not constitute part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to Portugal for the purpose of carrying local traffic between Portugal and the territory of the United States.

# ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO
# ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA
# E
# A REPUBLICA PORTUGUESA

Os Estados Unidos da América e a República Portuguesa, daqui em diante designados por "Partes Contratantes,"

Desejando fomentar o desenvolvimento do transporte aéreo internacional;

Desejando possibilitar que as empresas de transporte aéreo ofereçam serviços públicos de passageiros e carga com uma variedade de opções aos mais baixos preços que não sejam discriminatórios e que não representem abuso de posição dominante, e desejando encorajar as empresas individuais de transporte aéreo a desenvolver e implementar preços inovadores e competitivos;

Desejando assegurar o mais alto nível da segurança aérea e da segurança da aviação na exploração do transporte aéreo internacional, e reafirmando a sua séria preocupação com actos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que poêm em risco a segurança de pessoas ou bens, afectando negativamente a operação do transporte aéreo e diminuindo a confiança do público em relação à segurança da aviação civil;

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional aberta à assinatura em Chicago aos sete dias de Dezembro de 1944; e

Desejando concluir um novo Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos da América e Portugal, de modo a implementar a sua política comum de um sistema de transporte aéreo orientado para o mercado,

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1º

DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente Acordo, salvo se o texto o indicar de outro modo, o termo:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, no caso dos Estados Unidos, o Departamento de Transporte, ou o seu sucessor, e no caso da República Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil, e qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar qualquer função presentemente exercida pelo Instituto Nacional de Aviação Civil;

2. "Acordo" significa o presente Acordo, seus Anexos e quaisquer emendas adicionais;

3. "Transporte Aéreo" significa o transporte público, efectuado por aeronaves, de passageiros, bagagem, carga e correio, individualmente ou em combinação com fins remuneratórios ou aluguer;

4. "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos sete dias de Dezembro de 1944, e inclui:

a) qualquer emenda que tenha entrado em vigor nos termos do Artigo 94º (a) da Convenção e que tenha sido ratificada por ambas as Partes, e

b) qualquer Anexo ou emenda adoptados ao abrigo do Artigo 90º da Convenção, na medida em que esse Anexo ou emenda estejam em determinado momento em vigor para ambas as Partes Contratantes;

5. "Empresa designada" significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do Artigo 3º do presente Acordo;

6. "Custo total" significa o custo do serviço oferecido mais uma taxa razoável relativa às despesas administrativas;

7. "Transporte aéreo internacional" significa o transporte aéreo efectuado sobre o espaço aéreo do território de mais de um Estado;

8. "Preço" significa qualquer tarifa ou taxa relativa ao transporte aéreo de passageiros (e sua bagagem) e/ou carga (excluíndo correio), cobrada pelas transportadoras aéreas incluíndo os seus agentes e as condições que regulam a disponibilidade da referida tarifa ou taxa.

9. "Escala sem fins de tráfego" significa uma aterragem efectuada para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga e/ou correio no transporte aéreo;

10. "Território" significa as regiões terrestres sob a soberania, jurisdição, protecção ou administração de uma Parte bem como as águas territoriais a elas adjacentes e

11. "Taxa de utilizador" significa uma taxa imposta às empresas de transporte aéreo pela utilização dos aeroporto, dos serviços de navegação aérea ou das instalações ou serviços de segurança da aviação incluindo outros serviços ou instalações relacionados com estes;

ARTIGO 2º

CONCESSÃO DE DIREITOS

1. Cada Parte Contratante concede, à outra Parte Contratante, os direitos referidos no presente Acordo para exploração de serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante:

a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar;

b) O direito de aterrar no seu território para fins não comerciais; e

c) Os direitos de outra forma especificados neste Acordo.

2. Nenhuma disposição deste Artigo poderá ser considerada como conferindo à empresa ou empresas de uma Parte Contratante o direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga ou correio, transportados contra remuneração e destinados a outro ponto do território dessa outra Parte Contratante.

ARTIGO 3º

DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EMPRESAS

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar tantas empresas de transporte aéreo quantas desejar para a exploração do transporte aéreo internacional, nos termos deste Acordo, e cancelar ou alterar tais designações. Tais designações deverão ser transmitidas à outra Parte Contratante, por escrito, por via diplomática, e deverão identificar se uma empresa de transporte aéreo está autorizada a explorar o tipo de transporte aéreo especificado no Anexo I ou no Anexo II ou em ambos.

2. Após a recepção da referida designação e dos pedidos da empresa designada, de acordo com o disposto no que se refere à autorização de exploração e licenças técnicas a outra Parte Contratante deverá conceder as autorizações e vistos apropriados, no prazo processual mínimo, desde que:

a) parte substancial da propriedade e o controlo efectivo da empresa pertençam à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus, ou a ambos;

b) a empresa de transporte aéreo esteja qualificada para cumprir os requisitos estabelecidos nas leis e regulamentos normalmente aplicados à operação do transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que analisa o pedido ou pedidos e

c) a Parte Contratante que designou a empresa mantenha e administre os padrões estabelecidos no Artigo 6º ("Segurança Aérea") e Artigo 7º ("Segurança da Aviação")

ARTIGO 4º

REVOGAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar, suspender ou limitar as autorizações de exploração ou as licenças técnicas de uma empresa designada pela outra Parte Contratante sempre que:

a) uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa empresa não pertençam à Parte Contratante, a nacionais seus, ou ambos;

b) essa empresa deixe de cumprir as leis e regulamentos especificados no Artigo 5º (Aplicabilidade das Leis) do presente Acordo; ou

c) a outra Parte Contratante não mantenha e aplique os padrões tal como especificado no Artigo 6º ("Segurança Aérea").

2. Salvo se uma acção imediata for necessária para evitar novas infracções ao disposto nos sub paragrafos 1.b) ou 1.c) deste Artigo, tais direitos só poderão ser exercidos após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. Tais consultas deverão ter início no prazo de trinta (30) dias a contar da data em que a outra Parte Contratante receba o referido pedido.

3. Este Artigo não limita os direitos de cada Parte Contratante de suspender, revogar, limitar ou impôr condições às autorizações de exploração ou às licenças técnicas de uma empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante de acordo com as disposições do Artigo 7º ("Segurança da Aviação").

ARTIGO 5º

APLICABILIDADE DAS LEIS

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de aeronaves envolvidas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves enquanto permanecerem no seu território, deverão ser aplicados às aeronaves da empresa ou empresas da outra Parte Contratante e deverão ser cumpridos por essas aeronaves à entrada ou saída e enquanto permanecerem no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação ou carga das aeronaves, tal como os regulamentos relativos à entrada, saída, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega e controle sanitário ou, no caso do correio os regulamentos postais deverão ser cumpridos por ou em nome de tais passageiros, tripulação ou carga da outra Parte Contratante à entrada saída ou enquanto permanecerem no território da primeira Parte Contratante.

ARTIGO 6º

SEGURANÇA AÉREA

1. Cada Parte Contratante deverá reconhecer como válidos os certificados de aeronavigabilidade, certidões de aptidão e licenças emitidas ou validadas pela outra Parte Contratante, dentro do seu prazo de validade, para efeitos de exploração dos serviços de transporte aéreo especificados no presente Acordo, desde que os requisitos para tais certificados ou licenças sejam pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção. Cada Parte Contratante reserva-se, no entanto, o direito de não reconhecer como válidas, no que respeita a voos sobre o seu próprio território, os certificados de aptidão e as licenças concedidas ou validadas aos seus nacionais pela outra Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante poderá solicitar consultas sobre a adopção dos padrões de segurança adoptados pela outra Parte Contratante, relativos às instalações de navegação aérea, tripulações, aeronaves e exploração das empresas designadas. Tais consultas realizar-se-ão no prazo de trinta (30) dias a contar da data do pedido de uma das Partes Contratantes, salvo se ambas as Partes acordarem de outro modo. Se, na sequência das referidas consultas, uma Parte Contratante considerar que a outra Parte Contratante não mantém nem aplica efectivamente em qualquer destas áreas, os padrões de segurança pelo menos iguais aos estabelecidos em conformidade com a Convenção, a outra Parte Contratante notificará dessas conclusões e das acções consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados devendo a outra Parte.Contratante tomar as necessárias medidas correctivas. Cada Parte Contratante reserva-se o direito de suspender, revogar ou limitar a autorização de exploração ou licenças técnicas de uma empresa ou empresas designadas pela outra Parte Contratante no caso da outra Parte Contratante não tomar as medidas correctivas adequadas num prazo razoável.

ARTIGO 7º

SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

1. Em conformidade com os direitos e obrigações que lhe são conferidos pela lei internacional, as Partes Contratantes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com a lei internacional, as Partes Contratantes deverão, em particular, actuar em conformidade com o disposto na Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de Dezembro de 1970 e na Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes prestar-se-ão mutuamente, sempre que pedida, toda a assistência necessária com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus

passageiros e tripulações, aeroportos e instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. Nas suas relações mútuas, as Partes Contratantes actuarão em conformidade com os padrões e práticas recomendadas sobre a segurança da aviação estabelecido pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas por Anexos à Convenção; deverão exigir que os operadores das aeronaves matriculadas no seu território, ou operadores que nele tenham o seu principal local de estabelecimento, sede ou residência permanente, e os operadores de aeroportos situados no seu território, actuem em conformidade com tais disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante aceita observar as disposições sobre segurança da aviação, exigidas pela outra Parte Contratante, para entrada, saída e permanência no território da outra Parte Contratante e de tomar medidas adequadas para proteger aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulação, e respectiva bagagem, bagagem de mão, bem como carga e provisões de bordo, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante considerará favoravelmente qualquer pedido da outra Parte Contratante relativo a medidas especiais de segurança adoptadas face a uma ameaça determinada.

5. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança das referidas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou outras instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente através da facilitação de comunicações, e de outras medidas apropriadas, com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

6. Quando uma Parte Contratante tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte Contratante se desviou de qualquer das disposições sobre segurança da aviação deste Artigo, as autoridades aeronáuticas dessa Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Não sendo conseguido um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias a contar da data do pedido tal constituirá motivo para suspender, revogar, limitar ou impôr condições à autorização de exploração e à licença técnica da empresa ou empresas dessa Parte Contratante. Em caso de urgência, uma Parte Contratante poderá tomar acções interinas antes do prazo de quinze (15) dias.

## ARTIGO 8º

## OPORTUNIDADES COMERCIAIS

1. As empresas de cada Parte Contratante terão o direito de estabelecer escritórios no território da outra Parte Contratante, para a promoção e venda do transporte aéreo, de acordo com os procedimentos e requisitos administrativos não-discriminatórios aplicáveis, caso existam.

2. A empresa ou empresas designadas de uma Parte Contratante terão direito, de acordo com as leis e regulamentos relativos à entrada, residência e emprego no território da outra Parte Contratante, a introduzir e manter no território da outra Parte Contratante o pessoal executivo, de vendas, técnico,

operacional e outro pessoal especializado necessário ao apoio da exploração do transporte aéreo.

3. Qualquer empresa de cada Parte Contratante poderá, no território da outra Parte Contratante, proceder directamente à venda do transporte aéreo e, se a empresa o desejar, através dos seus agentes, excepto no que possa ser especificamente estipulado nos regulamentos sobre "charter" do país onde o "charter" tem origem relativamente à protecção dos fundos de passageiros, e direitos dos passageiros relativamente a cancelamentos e reembolsos. Cada uma das empresas terá o direito de vender esse transporte e qualquer pessoa será livre de o adquirir na moeda desse território ou em qualquer moeda livremente convertível.

4. Cada Parte Contratante concederá a qualquer empresa da outra Parte Contratante, a pedido, o direito de converter e remeter para o seu país, sem restrições ou aplicação de taxas a que essa matéria diga respeito, em qualquer moeda livremente convertível, e a qualquer taxa de câmbio aplicável na data em que a empresa apresente o pedido inicial ou inicie a remessa da receita excedente das somas dispendidas localmente, resultantes da venda de transporte aéreo e serviços auxiliares.

5. As empresas de cada Parte Contratante deverão ter o direito de pagar as despesas locais, incluindo a compra de combustível, no território da outra Parte Contratante em moeda local. Se as empresas de cada Parte Contratante assim o desejarem, poderão pagar tais despesas no território da outra Parte Contratante em moeda livremente convertível, de acordo com a regulamentação local sobre moeda.

6. Ao operar ou ao ter autorização para operar os serviços nas rotas acordadas, qualquer empresa designada de uma Parte poderá estabelecer arranjos de cooperação ao nível do marketing, tais como bloqueio de espaço, partilha de código ou contratos de locação com:

a) uma empresa ou empresas de qualquer uma das Partes;

b) uma empresa ou empresas de um terceiro país desde, que esse terceiro país autorize ou permita arranjos semelhantes entre as empresas da outra Parte e outras empresas em serviços para, de e via esse terceiro país; e

c) um transportador de superficie de qualquer país;

desde que nestes arranjos todas as empresas ou transportadores de superfície (i) tenham a necessária autoridade e (ii) satisfaçam os requisitos normalmente exigidos a estes arranjos.

7. Não obstante qualquer outra disposição deste Acordo, as empresas e transportadores indirectos de carga, de ambas as Partes Contratantes, estarão autorizados , sem restrição, a contratar em conexão com o transporte aéreo internacional, qualquer transportador de carga de superfície de ou para quaisquer pontos no território das Partes Contratantes ou de terceiros países, incluíndo o transporte de e para todos os aeroportos, que disponham de serviços alfandegários adequados, e incluíndo, onde aplicável, o direito de

transportar carga sob retenção alfandegária. A carga, quer seja transportada por via terrestre ou aérea, deverá ter acesso aos serviços alfândegários aeroportuários. As empresas poderão optar por efectuar o seu próprio transporte de superfície, ou de providenciá-lo através de arranjos com outros transportadores de superfície, incluíndo transporte de superfície efectuado por outras empresas aéreas e fornecedores indirectos de transporte aéreo de carga. Este serviço intermodal de transporte de carga poderá ser oferecido como serviço único através da combinação do preço do transporte de superfície e aéreo desde que os expedidores não sejam conduzidos em erro quanto ao tipo de transporte.

8. Cada empresa designada terá direito a efectuar o seu próprio serviço de operações de terra no território da outra Parte Contratante, (assistência em escala autónoma) ou, à sua opção, seleccionar entre agentes concorrentes autorizados a prestar este serviço no todo ou em parte. Estes direitos deverão ser exercidos em conformidade com as leis e regulamentos normalmente aplicados pelas Partes Contratantes numa base não-discriminatória. O direito que assiste à empresa de efectuar o seu próprio serviço ou de seleccionar entre agentes autorizados ficará sujeito apenas aos constrangimentos resultantes de considerações de segurança aeroportuária e, para o lado português, as excepções previstas pela Directiva 96/67/EC do Conselho da União Europeia e pela legislação portuguesa que implementa essa Directiva. Onde tais considerações impeçam a auto-assistência em escala, os serviços de operação de terra deverão estar disponíveis em igualdade de circunstâncias a todas as empresas; os encargos deverão ser baseados no custo total dos serviços disponibilizados; devendo o tipo e a qualidade de tais serviços equiparar-se à de uma assistência em escala da própria empresa.

## ARTIGO 9°

## DIREITOS ADUANEIROS E ENCARGOS

1. Ao chegar ao território de uma Parte Contratante, as aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional pelas empresas designadas da outra Parte Contratante, o seu equipamento normal, equipamento de terra, combustível, lubrificantes, provisões de material consumível, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo mas não limitadas a alimentos, bebidas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou ao consumo dos passageiros em quantidades limitadas durante o voo), e outros artigos destinados ou utilizados, exclusivamente em relação com a operação ou utilização da aeronave envolvida no transporte aéreo internacional deverão estar isentos, com base na reciprocidade , de todas as restrições à importação, impostos sobre a propriedade e capital, de direitos aduaneiros, de impostos indirectos, emolumentos e encargos similares que sejam (1) cobrados pelas autoridades nacionais, e (2) que não sejam baseados no custo dos serviços oferecidos, desde que esse equipamento e provisões permaneçam a bordo da aeronave.

2. Com base na reciprocidade, ficarão igualmente isentos de impostos, taxas, direitos, emolumentos, e encargos referidos no parágrafo 1 deste Artigo, à excepção dos encargos correspondentes ao custo dos serviços prestados:

a) equipamento normal, provisões de bordo (incluindo mas não limitadas a alimentos, bebidas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou ao consumo dos passageiros em quantidades limitadas durante o voo), introduzidos ou embarcados no território de uma Parte Contratante e introduzidos a bordo, dentro de limites razoáveis para utilização nos voos de partida de aeronaves em serviço internacional de uma empresa designada da outra Parte Contratante ainda que as provisões se destinem a serem consumidas na parte da viagem efectuada nesse território;

b) equipamento de terra e peças sobressalentes (incluindo motores), introduzidos no território de uma Parte Contratante para a utilização, manutenção ou reparação das aeronaves de uma empresa da outra Parte Contratante utilizada no transporte aéreo internacional;

c) combustível, lubrificantes e provisões de consumíveis técnicos introduzidos a bordo ou fornecidos no território de uma Parte Contratante, para utilização numa aeronave de uma empresa da outra Parte Contratante utilizada no transporte aéreo internacional, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efectuada sobre o território da Parte Contratante no qual foram embarcados; e

d) material promocional e publicitário introduzidos ou fornecidos no território de uma Parte Contratante e embarcados em quantidades razoáveis para utilização nos voos de partida numa aeronave de uma empresa da outra Parte Contratante utilizada em serviços aéreos internacionais mesmo quando estas provisões se destinem a ser usadas na parte da viagem efectuada sobre o território da Parte Contratante na qual foram embarcados.

3. Pode ser exigido que os equipamentos e aprovisionamentos mencionados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo sejam mantidos sob vigilância ou controlo das autoridades competentes.

4. As isenções previstas neste Artigo serão também aplicáveis nos casos em que as empresas designadas de uma Parte Contratante tiverem contratado com outra empresa, para a utilização ou transferência dos artigos especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo no território da outra Parte Contratante desde que essa outra empresa beneficie igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte Contratante.

## ARTIGO 10º

## TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1. As taxas de utilização que possam ser impostas às empresas da outra Parte Contratante pelas autoridades competentes ou organismos de cada uma das Partes Contratantes, devem ser adequadas, razoáveis, não injustamente discriminatórias, e equitativamente repartidas entre as categorias de utilizadores. Quaisquer taxas de utilização serão sempre aplicadas às empresas da outra Parte Contratante em condições não menos favoráveis que as mais favoráveis aplicadas a qualquer empresa, na altura em que a taxa é aplicada.

2. As taxas de utilização impostas às empresas da outra Parte Contratante podem reflectir, mas não devem exceder, para as autoridades competentes ou organismos, o custo total de proporcionar as adequadas instalações aeroportuárias, ambientais, os equipamentos e sistemas de navegação aérea, instalações de segurança, e os serviços a ele inerentes ou ao sistema aeroportuário. Tais taxas podem incluir um razoável retorno do valor patrimonial após desvalorização. As instalações e serviços aeroportuários pelos quais as taxas são cobradas devem ser oferecidos com base em princípios económicos eficientes.

3. Cada Parte Contratante deverá promover, no seu território, consultas entre as autoridades cobradoras competentes ou organismos e as empresas que utilizam as instalações e serviços aeroportuários, e devem incentivar as autoridades cobradorascompetentes ou organismos e as empresas a trocar informação na medida em que esta poderá ser necessária a uma revisão correcta da razoabilidade das taxas de acordo com os princípios dos parágrafos 1 e 2 deste Artigo. Cada Parte Contratante deverá encorajar as autoridades cobradoras competentes a notificar de forma razoável os utilizadores sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, de forma a que estes possam expressar o seu ponto de vista antes das alterações terem sido concluídas.

4. Nenhuma das Partes Contratantes deverá ser mantida em procedimentos de resolução de diferendos em conformidade com o Artigo 14°, por estar em violação de uma cláusula deste Artigo, a menos que, (i) dentro de um prazo razoável, fracasse a revisão da taxa ou prática que está na origem da queixa da outra Parte Contratante, ou (ii) após tal revisão, tenham fracassado todas as medidas ao seu alcance no sentido de corrigir qualquer taxa ou prática inconsistente com o presente Artigo.

## ARTIGO 11°

## CONCORRÊNCIA LEAL

1. Cada Parte Contratante deverá permitir, às empresas designadas de ambas as Partes Contratantes, uma justa e igual oportunidade de concorrerem no que respeita à operação do transporte aéreo internacional, regulamentado por este Acordo.

2. Cada Parte Contratante deverá permitir que cada empresa designada determine a frequência e capacidade do transporte aéreo internacional que oferece, com base em considerações comerciais de mercado. Em conformidade com este direito, nenhuma das Partes Contratantes deverá unilateralmente limitar o volume de tráfego, a frequência ou a regularidade do serviço prestado ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas designadas da outra Parte Contratante, excepto se tal for exigido por motivos alfandegários, técnicos, operacionais (incluindo congestionamento) ou ambientais sob condições, uniformes em conformidade com o Artigo 15 da Convenção.

3. Nenhuma das Partes deverá impôr às empresas designadas pela outra Parte requisitos de primeira recusa, taxas sobre o crescimento, taxas de não-

objecção, ou qualquer outro requisito respeitante à capacidade, frequência ou tráfego que não esteja em conformidade com os objectivos deste Acordo.

4. Nenhuma das Partes deverá exigir para aprovação às empresas da outra Parte Contratante, a apresentação de horários de programas de voos "charter" ou planos de voo excepto se for solicitado numa base não-descriminatória para reforço das condições uniformes previstas no parágrafo 2 deste Artigo ou autorizadas num Anexo ao presente Acordo. Se uma Parte Contratante exige tais apresentações, com fins informativos, deverá minimizar o peso burocrático dos requisitos de apresentação e dos procedimentos que recaiem sob os intermediários ao transporte aéreo e empresas designadas da outra Parte Contratante.

ARTIGO 12°

PREÇOS

1. Cada Parte Contratante deverá autorizar que os preços do transporte aéreo sejam estabelecidos por cada empresa designada, com base em considerações comerciais do mercado. A intervenção das Partes Contratantes deverá ser limitada a:

a) prevenção de preços ou práticas desmedidamente discriminatórios;

b) protecção dos consumidores face a preços desmedidamente altos ou restritivos devido ao abuso de posição dominante;

c) protecção das empresas face a preços artificialmente baixos devido a subsídios ou ajudas governamentais directos ou indirectos; e

d) protecção das empresas face a abusos de posição dominante resultante de preços injustificadamente baixos, tomando em consideração os custos que uma empresa, que inicia a actividade, poderá ter relacionados com a prestação de serviços e de facilidades relacionadas quando existe evidência de que há intenção de eliminar a concorrência.

2. Cada Parte Contratante poderá exigir às empresas da outra Parte Contratante a notificação ou a apresentação, junto das respectivas autoridades aeronáuticas, dos preços a serem cobrados de ou para o seu território. A notificação ou a apresentação pelas empresas de ambas as Partes Contratantes podem ser exigidas no prazo máximo de trinta (30) dias antes da data proposta para a sua entrada em vigor. Em casos particulares, a notificação ou apresentação poderá ser autorizada num prazo inferior ao normalmente exigido. Nenhuma das Partes Contratantes deverá exigir a notificação ou a apresentação por parte das empresas da outra Parte Contratante, dos preços cobrados ao público pelos fretadores, excepto quando tal seja exigido de forma não-descriminatória para fins informativos.

3. Nenhuma das Partes Contratantes deverá agir unilateralmente como forma de impedir o lançamento ou a continuação de um preço a ser aplicado por:

a) uma empresa de qualquer uma das Partes Contratantes para o transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes Contratantes, ou;

b) uma empresa de uma Parte Contratante para o transporte aéreo internacional entre o território da outra Parte Contratante e qualquer outro país,

incluindo em ambos os casos o transporte numa base de "interline" ou "intraline" desde que em serviços de ou para terceiros países se aplique o Regulamento do Conselho (CEE) Nº 2409/92 de 23 de Julho de 1992, à data da assinatura do Acordo, ou aos quais se aplique regulamentação posterior não mais restritiva, tal preço não é especificamente proibido de acordo com aquele Regulamento.

4. Se uma das Partes Contratantes considerar que qualquer um destes preços é incompatível com as considerações estabelecidas no parágrafo 1 deste Artigo, deverá solicitar, o mais rápido possível, consultas e notificar a outra Parte Contratante dos motivos do seu desacordo. Estas consultas deverão realizar-se o mais tardar trinta (30) dias após a recepção do pedido, e as Partes Contratantes deverão cooperar, no sentido de assegurar informação necessária a uma resolução justa da questão. Se as Partes Contratantes chegarem a acordo relativamente ao preço sobre o qual tenha sido feita notificação de desacordo, cada Parte Contratante deverá de acordo com a respectiva lei nacional, agir de forma apropriada, com vista à entrada em vigor do acordo. Sem este mútuo acordo, o preço deverá entrar em vigor ou continuar a vigorar.

## ARTIGO 13º

## CONSULTAS

Cada uma das Partes Contratantes pode, a todo o momento, requerer por escrito, consultas quanto à interpretação, aplicação ou emenda do presente Acordo. Tais consultas deverão ter início dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data em que a outra Parte Contratante receba o pedido. Se a Parte Contratante requerente considerar que a matéria é urgente e que é necessária a rápida realização de consultas, tais consultas deverão ter início dentro do prazo de trinta (30) dias a contar da data em que a outra Parte Contratante recebe o pedido.

## ARTIGO 14º

## RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

1. Qualquer diferendo que surja relativo a este Acordo, excepto aqueles que possam surgir relativos ao parágrafo 3. do Artigo 12º (Preços), que não seja solucionado numa primeira ronda de consultas formais, poderá ser submetido, por acordo entre as Partes, à decisão de uma pessoa ou organismo. Se, ainda assim, não houver acordo, o diferendo deverá, a pedido de cada uma das Partes, ser submetido à arbitragem de acordo com os procedimentos seguidamente indicados.

2. A arbitragem deverá ser feita por um tribunal de três árbitros a ser constituído do seguinte modo:

a) Dentro do prazo de trinta (30) dias subsequente à recepção do pedido de arbitragem, cada Parte Contratante deverá nomear um árbitro. Dentro do prazo de sessenta (60) dias subsequente à nomeação dos dois árbitros, estes deverão acordar a nomeação de um terceiro árbitro que deverá actuar como Presidente do Tribunal Arbitral;

b) Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for nomeado em conformidade com o sub-parágrafo a) deste parágrafo, qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que designe dentro do prazo de trinta (30) dias o árbitro, ou árbitros necessários. Se o Presidente do Conselho for da nacionalidade de uma das Partes Contratantes, o mais antigo Vice-Presidente, que não esteja qualificado nesse campo, deverá cumprir a nomeação.

3. Excepto se de outra maneira tiver sido acordado, o tribunal arbitral determina os limites da sua jurisdição de acordo com o presente Acordo e deverá estabelecer as suas regras processuais. O Tribunal, uma vez formado, poderá recomendar medidas interinas até à decisão final sobre o diferendo. Sob orientação do tribunal ou a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes, deverá ter lugar uma conferência, dentro do prazo de quinze (15) dias subsequente à completa formação do tribunal, para determinar as matérias precisas a serem submetidas a arbítrio e os procedimentos específicos a serem seguidos.

4. Excepto se de outra maneira tiver sido acordado ou indicado pelo tribunal, Cada Parte Contratante deverá submeter um memorandum, dentro do prazo de quarenta e cinco dias (45) a partir da data em que o tribunal estiver completamente constituído. As respostas deverão serão devidas nos sessenta (60) dias seguintes. O tribunal deverá constituir uma audiência a pedido de cada uma das Partes Contratantes ou, por sua iniciativa, constitui-la nos quinze dias (15) seguintes a serem devidas as respostas.

5. Tribunal deverá, a menos que tenha sido acordado de outra forma pelas Partes Contratantes, dar a sua decisão por escrito dentro do prazo de sessenta (60) dias após a conclusão da audiência ou, se nenhuma audiência tiver sido realizada, depois da data de submissão de ambas as respostas. A decisão da maioria do tribunal prevalecerá.

6. As Partes Contratantes poderão submeter pedidos de esclarecimento à decisão dentro dos quinze (15) dias subsequentes à sua apresentação e qualquer esclarecimento dado deverá ser emitido no prazo de quinze (15) dias a contar da data desse pedido.

7. Cada Parte Contratante deverá, até ao ponto em que tal seja compatível com a sua lei nacional, dar pleno efeito às decisões ou sentenças do tribunal arbitral.

8. As despesas do tribunal arbitral, incluíndo os emolumentos e despesas dos árbitros, deverão ser equitativamente repartidas pelas Partes Contratantes. Qualquer despesa do Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, relacionada com os procedimentos dos parágrafos 2.b) deste Artigo, deverá ser considerada como despesa do tribunal arbitral.

ARTIGO 15º

TRATAMENTO SIMILAR

Os Estados Unidos deverão, na expressão máxima permitida pela lei norte- americana, oferecer às companhias aéreas portuguesas o benefício proporcionado por qualquer legislação norte-americana às companhias aéreas de outros Estados membros da União Europeia nas áreas de cabotagem e propriedade e controlo estrangeiros de companhias aéreas de nacionalidade norte-americana. A República Portuguesa deverá, na expressão máxima permitida pela lei portuguesa e comunitária, oferecer às companhias norte-americanas o benefício proporcionado por qualquer legislação portuguesa ou comunitária às companhias de qualquer outro Estado norte-americano oportunidades nas áreas de cabotagem e propriedade e controlo estrangeiros das companhias aéreas portuguesas.

ARTIGO 16º

REGISTO JUNTO DA ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

Este Acordo e todas as emendas ou modificações ao mesmo serão registadas junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 17º

DENÚNCIA

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o momento, notificar por escrito, a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será simultâneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Este Acordo terminará às zero horas, do local de recepção da notificação, doze (12) meses após a data de recepção dessa notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação de denúncia for retirada por mútuo acordo antes de expirar aquele prazo. Caso a outra Parte Contratante não acuse a recepção da notificação, esta será considerada como tendo sido recebida quatorze (14) dias após a recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 18º

EMENDAS

1. O presente Acordo poderá ser emendado através do acordo escrito das Partes Contratantes. As emendas entrarão em vigor no dia em que ambas as Partes Contratantes se tenham notificado, por troca de notas diplomáticas, de que os procedimentos internos necessários foram concluídos. As emendas aos

Anexos deverão ser aplicadas provisoriamente a partir da data da sua assinatura pelas Partes Contratantes através das respectivas autoridades aeronáuticas.

2. Se, após entrada em vigor do Acordo, ambas as Partes Contratantes se tornarem partes integrantes de um acordo multilateral que inclua matérias deste Acordo, estas deverão consultar-se para determinar se o presente Acordo deverá ser emendado por forma a adequar-se ao acordo multilateral.

ARTIGO 19º

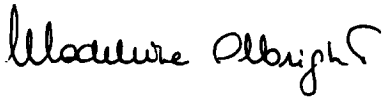
ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo deverá ser aplicado provisoriamente após assinatura e entrar em vigor no dia em que ambas as Partes Contratantes se tenham notificado, através de troca de notas diplomáticas, de que os procedimentos internos necessários à entrada em vigor do Acordo foram concluídos. O Acordo, ao entrar em vigor, deverá substituir o Acordo entre os Estados Unidos da América e a República Portuguesa, relativo aos serviços de transporte aéreo, assinado em Lisboa aos seis dias de Dezembro de 1945, tal como emendado.

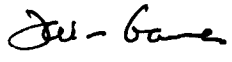
EM FÉ DO QUE os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos governos, assinaram o presente Acordo.

FEITO em Lisboa aos 30° dia de Maio, 2000, nas línguas inglesa e portuguesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELOS
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA:



PELA
REPÚBLICA PORTUGUESA:



ANEXO I

SERVIÇOS AÉREOS REGULARES

SECÇÃO 1

Rotas

As empresas de cada uma das Partes Contratantes designadas sob este Anexo deverão, de acordo com os termos da sua designação, ter direito a operar serviço aéreo regular internacional entre pontos das seguintes rotas:

A. Rotas a serem operadas pela empresa ou empresas designadas pelo Governo dos Estados Unidos:

1. De pontos aquém dos Estados Unidos via Estados Unidos e pontos intermédios para um ponto ou pontos em Portugal e além.

2. Para serviço ou serviços de cargueiros entre Portugal e qualquer ponto ou pontos.

B. Rotas a serem operadas pela empresa ou empresas designadas pela Republica Portuguesa:

1. De pontos aquém Portugal via Portugal e pontos intermédios para um ponto ou pontos nos Estados Unidos e além.

2. Para serviço ou serviços de cargueiros entre os Estados Unidos e qualquer ponto ou pontos.

SECÇÃO 2

Flexibilidade Operacional

Cada empresa designada pode, à sua escolha, em qualquer ou em todos os voos:

1. operar voos em cada uma ou em ambas as direcções;

2. combinar diferentes números de voo numa só operação da aeronave;

3. operar nas rotas pontos aquém, intermédios e além, e pontos nos territórios das Partes Contratantes em qualquer combinação e em qualquer ordem;

4. omitir escalas em qualquer ponto ou pontos;

5. transferir tráfego de qualquer uma das suas aeronaves para qualquer outra das suas aeronaves em qualquer ponto nas rotas; e

6. operar pontos aquém, a qualquer ponto do seu território com ou sem mudança de aeronave ou número de voo, e podendo manter e anunciar ao público estes serviços como serviços completos;

sem limitações direccionais ou geográficas e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego, de outra forma permitida pelo presente Acordo; desde que, à excepção dos serviços de cargueiros, o serviço toque um ponto no território da Parte Contratante que designou a empresa.

SECÇÃO 3

Mudança de Bitola

Em qualquer segmento ou segmentos das rotas acima mencionadas, qualquer empresa designada poderá operar transporte aéreo internacional sem qualquer limitação quanto à mudança, em qualquer ponto da rota, do tipo ou número de aeronaves operadas; desde que, à excepção dos serviços de cargueiros, no percurso de ida, o transporte além deste ponto seja uma continuação do transporte do território da Parte Contratante que designou a empresa e, no percurso de volta, o transporte para o território da Parte Contratante que designou a empresa seja uma continuação do transporte além esse ponto.

ANEXO II

SERVIÇOS AÉREOS "CHARTER"

SECÇÃO 1

A. As empresas de cada Parte Contratante, designadas sob este Anexo, deverão, de acordo com os termos da sua designação, ter o direito de transportar tráfego internacional "charter" de passageiros ( e respectiva bagagem) e/ou carga (incluindo, mas não limitada a "charter" fretados por expedidores em separado ou em combinação (passageiro/carga).

1. Entre qualquer ponto ou pontos no território da Parte Contratante que designou a empresa, e qualquer ponto ou pontos no território da outra Parte Contratante; e

2. Entre qualquer ponto ou pontos no território da outra Parte Contratante e qualquer ponto ou pontos num terceiro país, desde que, excepto no que diz respeito aos "charters" de carga, tal serviço constitua parte de uma operação contínua, com ou sem mudança de aeronave, que inclua um serviço para o país de origem, com o intuito de transportar tráfego local entre o país de origem e o território da outra Parte Contratante.

B. Na operação dos serviços cobertos pelo presente Anexo, as empresas de cada Parte Contratante designadas sob este Anexo deverão ainda ter direito: (1) a fazer escalas em quaisquer pontos quer se situem dentro ou fora de qualquer das outras Partes Contratantes; (2) transportar tráfego em trânsito através do território da outra Parte Contratante; (3) combinar na mesma aeronave tráfego originado no território de uma Parte Contratante, tráfego com origem no

território da outra Parte Contratante e tráfego originado no território de terceiros países, (4) de operar transporte aéreo internacional sem quaisquer limitações a mudanças, em qualquer ponto na rota, quanto ao tipo ou número de aeronaves operadas; desde que, à excepção de voos "charter" de carga no percurso de ida, o transporte além tal ponto seja uma continuação do transporte desde o território da Parte Contratante que designou a empresa, e no percurso de volta, o transporte para o território da Parte Contratante que designou a empresa seja a continuação do transporte além esse ponto.

C. Cada Parte Contratante deverá atender favoravelmente os pedidos apresentados pelas empresas da outra Parte Contratante no sentido de estas transportarem tráfego não coberto por este Anexo com base em fundamentos de cortesia e reciprocidade.

SECÇÃO 2

A. Qualquer empresa designada por cada uma das Partes Contratantes a operar transporte aéreo internacional "charter" originado no território da outra Parte Contratante, quer em viagem de ida simples ou ida e volta deverá ter a opção de cumprir as leis, regulamentos e regras quer nacionais quer da outra Parte Contratante, aplicáveis ao transporte "charter". Se uma Parte Contratante aplica regras, regulamentos, termos, condições ou limitações diferentes a uma ou mais das suas empresas de transporte aéreo, ou a empresas de outros países, cada empresa designada deverá ser sujeita ao menos restritivo de tais critérios.

B. No entanto, nada contido no parágrafo acima mencionado deverá limitar os direitos de cada uma das Partes Contratantes de solicitar às empresas designadas sob este Anexo pela outra Parte Contratante, o cumprimento dos requisitos relativos à protecção de fundos, cancelamentos e direitos de reembolso de passageiros.

SECÇÃO 3

À excepção do que diz respeito à protecção das leis do consumidor, referidas no parágrafo precedente, nenhuma das Partes Contratantes deverá exigir, no que diz respeito ao transporte de tráfego do território da outra Parte Contratante ou de um terceiro país numa viagem de ida simples ou de ida e volta, a uma empresa designada pela outra Parte Contratante sob este Anexo, que submeta mais que uma declaração de conformidade com as leis, regulamentos e regras aplicáveis mencionadas na secção 2 deste Anexo ou uma derrogação a estas leis, regulamentos ou regras concedidos pelas entidades aeronáuticas.

ANEXO III

SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVAS

1. As Partes Contratantes reconhecem que as operações dos sistemas informatizados de reservas (SIR) são um aspecto importante da capacidade concorrencial de uma empresa. Especificamente, as Partes Contratantes denotam que as operações SIR são reguladas à data deste acordo:

- em Portugal de acordo com o Regulamento 2299/89, de 24 de Julho de 1989, da Comunidade Europeia, emendado pelo Regulamento 3089/93,

de 29 de Outubro de 1993, da Comunidade Europeia e pelo Regulamento 323/99 de 8 de Fevereiro de 1999 da Comunidade Europeia; e

- nos Estados Unidos pelo 14 CFR 255.

2. As Partes Contratantes concordam que, de acordo com as leis e regulamentos das Partes Contratantes em vigor na data de assinatura deste Acordo, os seguintes princípios deverão ser seguidos no que diz respeito às operações de SIR na aviação internacional, numa base não discriminatória.

a) Os SIR deverão integrar visualizações principais das quais constem:

(i) informação relativa aos serviços aéreos internacionais, incluindo a construção das ligações nesses serviços, deverá ser editada e monitorizada, com base em critérios objectivos e não-discriminatórios que não sejam influenciados, directa ou indirectamente, por uma empresa ou identificada com um mercado, e aplicada uniformemente a todas as empresas participantes;

(ii) a informação constante do SIR deverá ser tão abrangente quanto possível e os vendedores não deverão apagar informação da sua base de dados até que ela seja substituída;

(iii) os vendedores dos SIR não deverão manipular a informação fornecida pelas empresas participantes de uma maneira que conduza ao fornecimento de informação incorrecta, enganadora e discriminatória; e a informação transmitida pelas companhias aéreas participantes deverá ser clara e correcta; por exemplo, o caso dos voos cujo designador indicado no monitor não é o da operadora (ex. partilhas de código), voos que envolvem uma mudança de equipamento, e voos com escalas deverão ser claramente identificados como tendo estas características.

(iv) todos os SIR disponíveis aos agentes de viagem, que distribuem directamente informação sobre os serviços da empresa, no território de cada uma das Partes Contratantes, junto do público não deverão ser apenas obrigados a operar mas também deverão estar autorizados a faze-lo em conformidade com as regras do SIR que são aplicadas no território onde o SIR está a ser operado.

b) Os agentes de viagem deverão estar autorizados a utilizar qualquer visualização secundária, disponível através do SIRS, para uma transação individual desde que o agente de viagens faça um pedido para essa visualização de forma a encontrar resposta para um pedido específico do consumidor.

c) Todas as empresas dispostas a pagar qualquer emolumento não-discriminatório, deverão ter autorização para participar nesses vendedores do SIR. Todas as facilidades de distribuição que um sistema

destes proporciona deverá ser oferecida em bases não-discriminatórias às empresas participantes. Os vendedores de SIR deverão exibir os serviços de transporte aéreo internacional das empresas participantes, numa base não-discriminatória, objectiva e neutral quanto ao transportador, em todos os mercados onde desejam vender tais serviços. A pedido, um vendedor de SIR deverá mostrar detalhes da sua base de dados actualizada e os procedimentos de armazenamento, os critérios para apresentação e ordenamento da informação, a importância dada a esses critérios, e os critérios utilizados para selecção de pontos de ligação e inclusão de voos de ligação.

d) Os vendedores de SIR de uma Parte Contratante, a operar no território da outra Parte Contratante, deverão estar autorizados a trazer, manter e tornar livremente acessível os seus SIR aos agentes de viagem, empresas viagem e outros assinantes cuja principal actividade comercial é a distribuição de produtos relacionados com viagens no território da outra Parte Contratante, na medida em que o SIRestá de acordo com estes princípios.

e) No território de uma Parte Contratante os vendedores de SIR da outra Parte Contratante não deverão estar sujeitos a condições mais rigorosas ou restritivas, no que diz respeito ao acesso e utilização das facilidades de comunicação, selecção e utilização de material informático e programação, e sua instalação que as impostas pelos vendedores de SIR da primeira Parte Contratante.

f) Os SIR, usados no território de uma Parte Contratante, deverão estar autorizados a ter um acesso efectivo e forte no território da outra Parte Contratante, desde que os mesmos cumpram os padrões e leis em vigor nesse território, os quais devem ser não-discriminatórios. No seguimento do referido, uma empresa designada deverá ter uma participação tão ampla neste sistema, no território do respectivo país de origem, como o tem em qualquer sistema oferecido aos agentes de viagem no território da outra Parte Contratante. Os proprietários/operadores de SIR de uma Parte Contratante deverão ter a mesma oportunidade de possuir/operar SIR, no território da outra Parte Contratante, que estejam de acordo com estes princípios, tal como os proprietários/operadores dessa Parte Contratante. As empresas e vendedores de SIR de uma Parte Contratante não deverão discriminar os agentes de viagem no território do seu país de origem por razões de uso ou posse de um SIR operado no território da outra Parte Contratante.

## ANEXO IV

## DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

1. As seguintes disposições deverão expirar em 31 de Dezembro de 2002, ou mais cedo, consoante o acordo estabelecido entre as Partes Contratantes:

a) Os serviços "charter" – regras do país de origem: Apesar das disposições do Anexo II, as empresas designadas de cada uma das Partes Contratantes deverão conduzir as operações "charter" de acordo com as leis, regulamentos e regras do país de origem do tráfego.

2. As seguintes disposições deverão expirar em 31 de Dezembro de 2003, ou mais cedo, consoante o acordo entre as Partes Contratantes:

a) Direito de empresas norte-americanas exercerem direitos de tráfego de quintas liberdades para alguns países africanos: Apesar das disposições do Anexo I, secção 1 (A)(1) e as disposições do Anexo II, secção 1(A), as empresas dos Estados Unidos não serão autorizadas a exercer direitos de tráfego entre um ponto ou pontos em Portugal e qualquer ponto ou pontos em Angola, Cabo Verde, Guiné Bissau, Moçambique ou São Tomé e Príncipe;

b) Direito de empresas norte-americanas exercerem direitos de tráfego de sétimas liberdades em serviços de cargueiro: Apesar das disposições do Anexo I, secção 1(A)(2) e das disposições do Anexo II, secção 1(A)(2), as empresas dos Estados Unidos não serão autorizadas a operarem serviços de cargueiro ou serviços entre Portugal e qualquer ponto ou pontos sob

(i) Anexo I, secção 1(A)(2); ou

(ii) Anexo II, secção 1(A)(2) desde que tais serviços não constituam parte de uma operação contínua, com ou sem mudança de equipamento, que inclua a operação para os Estados Unidos com vista ao transporte de tráfego local entre os Estados Unidos e o território de Portugal; e

c) Direito de empresas portuguesas exercerem direitos de tráfego de sétimas liberdades em serviços de cargueiros. Apesar das disposições do Anexo I, secção 1(B)(2) e das disposições do Anexo II, secção 1(A)(2), as empresas da República Portuguesa não serão autorizadas a operar serviços de cargueiros ou serviços entre os Estados Unidos e qualquer ponto ou pontos sob

(i) Anexo I, secção 1(B)(2); ou

(ii) Anexo II, secção 1 (A)(2) desde que tais serviços não constituam parte de uma operação contínua, com ou sem mudança de equipamento, que inclua a operação para Portugal com vista ao transporte de tráfego local entre Portugal e o território dos Estados Unidos.